

## Kilometerheffing voor goederenvervoer in België

Thierry Vanelslander<sup>1</sup>

*De kilometerheffing voor goederenvervoer in België is begin 2016 ingevoerd, met verschillende golven van ongenoegen als gevolg, vóór en na. Toch is het een eerste stap in de richting van vlotter en veiliger verkeer, tenminste als de kilometerheffing slimmer wordt dan ze vandaag is.*

De kilometerheffing voor goederenvervoer in België is er zeker niet plotsklaps gekomen. In feite dateren de eerste harde suggesties in die richting al uit de jaren '80, waarbij het wetenschappers waren die de discussie aftraptten. Daarbij werd de duidelijke boodschap gegeven dat als men vervoersvolumes in de toekomst onder controle wou houden, rekeningrijden onvermijdelijk was. First best zo variabel mogelijk, second best en wellicht realistischer, variabel waar mogelijk binnen tijdsblokken, ruimtelijke zones en voertuigcategorieën, mee om de organisatorische kosten van het systeem onder controle te kunnen houden. Behalve een opflakking bij momenten toen de politieke nood aan geld naar aanleiding van een nieuwe regering of een begrotingscontrole hoog was, kreeg rekeningrijden jarenlang eigenlijk weinig aandacht.

Zoals het vaak gaat in de politiek, kwam het al niet meer zo jonge concept, onder de vorm van een kilometerheffing, pas echt op de tafel eind jaren 2000, toen het water al heel (te?) hoog stond. Beleidsmakers zagen er een bron van broodnodige financiële middelen in, maar ze vreesden vooral politiek afgestraft te worden door kiezers die dagelijks in files verzeild geraakten, en op de duur bijna niet meer uit geraakten. Want de filezwaarte op het wegennet nam exponentieel toe. Er was wel grote schrik bij de beleidsmakers. Zou een kilometerheffing in het goederenvervoer geen concurrentieel nadeel voor de Vlaamse havens opleveren ten opzichte van buitenlandse concurrenten? Zouden producenten niet massaal duurder worden, zodat de consument finaal de dupe zou zijn, en gewoon de files die er zouden blijven staan, zou gaan betalen? Lobbygroepen uit verschillende segmenten van de sector bestookten de betrokken kabinetten die de politieke beslissing moesten nemen. Opnieuw waren wetenschappers nodig – dezelfde trouwens als zij in de jaren '80 het idee lanceerden, en die al die tijd geduldig hun gelijk hadden afgewacht. Zij toonden nu met economische analyse aan dat de concurrentiepositie er in de meeste gevallen niet op achteruit gaat – het Eurovignet wordt namelijk vervangen door de variabele heffing, en het vervoer door België is vaak lange afstandsvervoer, dus het effect op de ketenkost is niet heel groot. Bovendien werd aangetoond dat heel wat optimalisering in het vervoerssysteem mogelijk is alvorens er

---

<sup>1</sup> Universiteit van Antwerpen, E: [thierry.vanelslander@uantwerpen.be](mailto:thierry.vanelslander@uantwerpen.be)

uiteindelijk iets moet worden doorgerekend aan de eindklant. Daarbij werd onder meer een beroep gedaan op het onderzoek dat eerder in deze reeks ook Erik Verhoef en Gerard de Jong beschreven.

Het vergde dus politieke moed om tegen de stroom in de roeien die een kilometerheffing afdeed als een extra belasting, en vooral om niet te gaan voor een zoveelste accijnsverhoging of een eenvoudige tol, zonder link met gereden afstand of voertuigtype. Zo was de Belgische kilometerheffing voor vrachtwagens vanaf april 2016 een feit. Maar ze was amper van start gegaan, of van vele kanten klonk de roep om ze al onmiddellijk af te voeren. Niet helemaal onbegrijpelijk gegeven de omstandigheden: technische problemen met de werking van de 'kastjes' (OBU's) die het vervoer moeten registreren, lange files vrachtwagens aan de grenzen om nog snel te registreren, een 'Belgisch compromis' met btw te betalen in Wallonië maar niet in Vlaanderen en Brussel, en insgelijks zo'n compromis wat het netwerk betreft: alleen snelwegen in Vlaanderen, alle wegen in Brussel, en snelwegen en een aantal gewestwegen in Wallonië, met lange files door blokkerende ontevreden vrachtwagenchauffeurs als gevolg.

Maar in al die woede en frustratie dreigt het kind met het badwater weggespoeld te worden. Alle transport - ook binnenvaart en spoorvervoer trouwens - veroorzaakt externe effecten: positieve (werkgelegenheid, toegevoegde waarde voor de economie, belastinginkomsten...), maar jammer genoeg ook negatieve: files, schade aan het netwerk, uitlaatgassen, lawaaihinder en ongevallen. De term 'extern' ligt in het feit dat voor de negatieve effecten de veroorzaker maar beperkt betaalt: met de accijnzen bij het tanken en de verkeersbelasting wordt een deel onrechtstreeks betaald, maar verre van alles. De niet-vergoede schade die anderen lijden door de negatieve externe effecten van transport, worden door die anderen gedragen: ieder onder ons verliest tijd in de dagelijkse files, en bij ongevallen vergoedt de verzekering maar een deel van de effectieve kost en helemaal geen morele schade of opportunitetskosten. En uiteindelijk worden vele kosten vaak op de maatschappij (de overheid) afgewenteld: voor wegeaanleg en -onderhoud betalen wijzelf via onze belastingen, evenals voor verzorging van mensen die ziek worden door de uitstoot of die doof worden, en voor arbeidsongeschiktheid van gewonden.

Dat laatste is des te problematischer in een klein land met een centrale Europese ligging als België, dat op een knooppunt van Europese snelwegen ligt, die dan ook door heel wat niet-Belgen worden gebruikt, vooral voor vrachtvervoer. Zij betalen in België geen verkeersbelasting en als ze hier ook niet tanken, vergoeden ze zelfs helemaal niets van de externe kosten die ze in ons land veroorzaken. Wij draaien dus als belastingbetalers op voor kosten van transport waar we heel vaak niets mee te maken hebben: goederen die van pakweg Denemarken naar Spanje worden vervoerd, bijvoorbeeld.

Een goed opgezette kilometerheffing biedt dan ook een unieke kans om daar verandering in te brengen: eindelijk kan men buitenlanders hun aandeel in de externe kosten mee laten betalen, wat netto betekent dat er minder klassieke belastingen nodig zijn om de geleden schade maatschappelijk te dragen. We gaan ervan uit dat dit geld nuttig wordt ingezet voor de maatschappij en niet in een zwart gat verdwijnt: met wat creativiteit kan het zelfs worden gebruikt om onze economie te stimuleren.

Maar er is meer: met een heffing die onmiddellijk aan het volume transport gekoppeld is, zo flexibel mogelijk, moeten we wellicht ook minder externe kosten dragen, omdat er minder en anders getransporteerd zal worden. Minder, omdat de brede transport- en logistieke sector op zoek zal gaan naar efficiëntere oplossingen: minder lege of halflege ritten bijvoorbeeld door vaker lading te zoeken op de terugweg. En anders, omdat bijvoorbeeld meer binnenvaart en op langere afstand ook spoor

meer concurrentiële alternatieven zullen worden. Vele wegvervoerbedrijven diversifiëren zich trouwens ook al in de richting van die sectoren. Maar ook anders omdat wat nog met vrachtwagens zal gaan, in almaar schonere voertuigen zal getransporteerd worden: vrachtwagens hebben met de EURO6-norm al een grote milieuslag gemaakt, maar verdere verbetering is mogelijk.

Dat alles vereist wel dat een kilometerheffing zo flexibel mogelijk is, binnen de grenzen van het operationeel haalbare, ook qua uitbatingskosten: naargelang voertuigtype (schoon of vervuilend), tijdstip in de dag (in de spits of daarbuiten) en plaats (in een filegebied of daarbuiten). En daar hebben we nog een weg te gaan: de kilometerheffing zoals nu in België ingevoerd, differentieert deels naar type voertuig, maar helemaal nog niet naar plaats en tijd. Dat betekent onder meer dat ze nog geen structurele oplossing biedt voor files. Bovendien moet, om dat laatste te bereiken, ze ook gelden voor personenwagens, want anders dreigt veel ruimte die op de weg vrijkomt door minder vrachtwagens snel te worden ingevuld door meer personenwagens, waarbij het openbaar vervoer het omgekeerde bereikt van wat het wil bereiken: meer mensen uit de auto halen. Om nog te zwijgen van een level playing field tussen de modi voor goederenvervoer, dat er idealiter ook is.

Maar laat ons nu maar eerst beginnen met de kwalen weg te werken rond de pas ingevoerde kilometerheffing. Zoniet dreigt het kind effectief met het badwater te worden weggegooid en staan we verder af van waar we in de toekomst zouden moeten staan: in een wereld met zo weinig mogelijk files, luchtvervuiling, lawaaihinder en ongevallen. Intussen moeten de stappen voor verdere flexibilisering en vooral verruiming naar personenvervoer worden voorbereid, ook en vooral politiek. Wetenschappers moeten alvast niet meer overtuigd worden in deze. En zelfs beroepsorganisaties lijken vandaag overtuigd, en grote medestanders van een verruimde kilometerheffing, voor iedereen dan, inclusief personenvervoer. Een uniek momentum, dat 10 jaar geleden nog ondenkbaar was.